ಶ್ರೀ ಬಿ. ಸತ್ಯನಾರಾಯಣಸಿಂಗ್ :—ಕಬ್ಬನ್ನು ಬೆಳೆಯುವ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಹೊಸ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಇರುವ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಏನಾದರು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದು ಕೊಂಡಿದ್ದಿರಾ ?

† ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಂ. ಚೆನ್ನಬಸಪ್ಪ :—ವಿಶೇಷ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಸಾಧಾರಣ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಸತ್ಯನಾರಾಯಣಸಿಂಗ್ :—ಈ ಕಬ್ಬು ಬೆಳೆಯುವ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ವಿಶೇಷ ಆದಾಯ ಬರುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ, ಅಲ್ಲಿಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ವಿಶೇಷ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಏನಾದರೂ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದೀರಾ ?

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಂ. ಚೆನ್ನಬಸಪ್ಪ :—ಇವೊತ್ತು ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ನಡೆದ ಮೀಟಿಂಗ್‌ನಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಸಹ ಇದ್ದರು. ವಿಶೇಷ ಕ್ರಮ ಏನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ವಿಷಯ ವಿನಿಮಯ ಮಾಡಿ ಒಂದು ತೀರ್ಮಾನಕ್ಕೆ ಬಂದಿರತಕ್ಕ ಅಂಶ ತಮಗೆ ಗೊತ್ತು.

ಶ್ರೀ ವಿ. ಮಸಿಯಪ್ಪ :—ಕಬ್ಬಿನ ಬೆಳೆಯ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು ಸಮಾಜ ವಾದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ನೀತಿ ಎಂದು ಸರ್ಕಾರ ಭಾವನೆ ಮಾಡಿದೆಯೇ ?

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಂ. ಚೆನ್ನಬಸಪ್ಪ :—ದೇಶದಲ್ಲಿ ಯಾರಿಗೆ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ಅನುಕೂಲಗಳಿವೆಯೋ ಅವರಿಗೆ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಮೊದಲನೆಯ ಪ್ರಾಧಾನ್ಯತೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂಬುದು ಸರ್ಕಾರದ ನೀತಿಯಾಗಿದೆ. ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಕೂಲಗಳಂಬೇಕು ಎಂದು ಕೇಳುವವವರು ಹೆಚ್ಚು ವರಮಾನ ಕೊಡಬೇಕಾದ್ದು ನ್ಯಾಯ ಎಂದು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ವಿ. ಮಸಿಯಪ್ಪ :—ಕಬ್ಬಿನಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಆದಾಯ ಬರುತ್ತಿಲ್ಲವೇ ?

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಂ. ಚೆನ್ನಬಸಪ್ಪ :—ಸಕ್ಕರೆ ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳು ಕೊಡುತ್ತಿರುವ ಆದಾಯಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದಾಯ ಬರುವ ಇತರೇ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳು ಸಹ ಇವೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಸತ್ಯನಾರಾಯಣಸಿಂಗ್ :—ಕಬ್ಬು ಬೆಳೆಯುವ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಸೆಸ್ ಕಲೆಕ್ಟ್ ಮಾಡುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಆ ಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿಸಲು ವಿಶೇಷ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಏನಾದರೂ ಇದೆಯೇ ?

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಂ. ಚೆನ್ನಬಸಪ್ಪ :—ವಿಶೇಷ ಮೇನ್‌ಟೆನೆನ್ಸ್ ಇಲ್ಲ ; ಸಾಮಾನ್ಯ ಮೇನ್‌ಟೆನೆನ್ಸ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ.

ULLAL–MANI ROAD

216.—SRI B.V. KAKKILAYA (Buntwal).—

Will the Minister for Public Works and Electricity be pleased to state.—

(*a*) when was the Ullal–Mani road on the South Bank of Netravathi river sanctioned and the estimated cost and amounts allotted for this road.

(*b*) the amount spent each year on this road up to the end of the financial year 1971-72,

(*c*) the progress made up to end of 1971–72 and the extent of work that remains yet to be done.

(SRI B. V. KAKKILAYA)

(*d*) whether it is a fact that the work has been abandaned or is held up and if so, the reason therefor.

(*e*) whether the Government is aware that the work already done and the materials like granite, "Jalli", already collected and spread, on the laid portion of road have become useless and waste by now.

(*f*) if so, the action proposed to be taken to complete the work and when?

SRI H.M. CHANNBASAPPA (Minister for Public Works).—

(*a*) Sanction to the Ullal-Mani Road was accorded for different sections as under.

	Section	Estimated cost	Amount of sanctioned estimate	Date of Sanction
				30—12—1961
(i)	Construction of a new road from Mani (near Pane-Mangalore) to Mongalore (*i.e.*, AB BD1 and D_1E Sections)	34,67,500	34,67,500	3—1—1962
(ii)	Construction of a new road from Mani (near Pane-Mangalore) to Mangalore reach EF.	7,88,500	7,88,500	26—9—1963
(iii)	Improvements to Jetty at Ullal and forming a deviation road from Jetty to mile 3/1 of MCC Road.	3,60,700	3,60,700	3—9—1963
(iv)	Construction of a bridge across Nandawar stream at Ch. 2600 in AB reach	2,13,100	2,13,100	7—7—1965
(v)	Constructing a bridge across the stream at Ch. 3080' i Pane-Mangalore-Ullal Road (BD_1 reach).	1,34,000	1,34,000	4—3—1967

(*b*)—

Year		*Amount spent*
1961—62	...	68.43
1962—63	...	5,31,205.34
1963—64	...	9,26,981.83
1964—65	...	6,85,401.87
1965—66	...	10,23,444.82
1966—67	...	12,19,417,42
1967—68	...	2,66,218.36
1968—69	...	3,74,086.34
1969—70	...	82,829.48
1970—71	...	54,551.77
1971—72	...	1,32,822.34
	...	
Total	...	52,69,028.00

(*c*)—

AB Reach.—(Length 32,825 ft.) Formation, soling and first layer of metalling have been completed except for a length of 2500 ft. Second coat of metlling 3/4" thick bituminous carpet with seal coat and a CD work at CH. 26,700 ft. Remain to be done on the already formed portion.

BD Reach.—(Length 14,692 ft.) formation has been completed from Ch. 00 to 7900 ft. The road formation in between CH. 7900 ft and 14690 ft. has been tackled, but not reached to the required formation level. Soling two coats of metalling and 3/4" thick bituminous carpet with seal coat remains to be done.

D_1E Reach.—(Length 34,800 ft.). Formation, Soling and two coats of metalling have been completed. 3/4" thick bituminous carpet has been done in between Ch. 00' to 30 800 ft. Hence 3/4" thick bituminous carpet from Ch. 30,800 ft. to 34,800 ft. and seal coat for the entire reach remains to be done.

E.F. Reach.—(Length 6,468 ft.) work completed.

Jetty Road (Length 5,700 ft.) Road formation, soling and metalling have been completed except for a length of 1,100 ft. where the lands were not made available for construction. Road formation in the remaining portion of 1,100 ft. soling and metalling remains to be done. 3/4" thick bituminous carpet for the entire reach remains to be done.

Bridge at Ch 2,600 ft. in AB reach.

Panel Mangalore side abutment is completed up to bed block level. Central pier is completed and bearing fixed. Ullal side abutment

(SRI B. V. KAKKILAYA)

which has been tackled by sinking walls has not been completed. Hence construction of abutment on Ullal side and RCC decking slab remains to be done.

Bridge at Ch. 3680 ft. in BD_1 reach } These are yet to be taken up
Bridge at Ch. 9400 ft. in BD_1 reach }

(*d*) As the Government of India was not agreeable to meet the excess expenditure over and above sanctioned grant-in-aid, the Government issued orders either to bring down the cost of the work or to defer the same. Only essential continuing works are being done.

(*e*) No.

(*f*) Balance works will be taken up and completed when funds become available.

ಶ್ರೀ ಬಿ ವಿ. ಕಕ್ಕಿಲಾಯ.—ಮಂಜೂರಾದ ಹಣಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚು ವೆಚ್ಚ ಏತಕ್ಕೆ ಆಯಿತು ಎಂಬುದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿದ್ದೀರಾ?

†ಶ್ರೀ ಎಚ್ ಎಂ. ಚನ್ನಬಸಪ್ಪ —ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದವರು ಸುಮಾರು ೨೫ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ, ಅಷ್ಟರಲ್ಲಿಯೇ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಎಂದು ಮೊದಲೇ ಅವರು ಸೂಚನೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರು. ಆಂದರೆ ನಾವು ಮಾಡತಕ್ಕ ಖರ್ಚಿನಲ್ಲಿ ಅರ್ಧ ಭಾಗ ಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಅವರು ಹೇಳಿದ್ದರು. ಆದರೆ ಇಂದು ನಾವು ನಿರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಿದ್ದಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ಖರ್ಚಾಗಿರುವುದರಿಂದ, ನಾವು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ನಿರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡುವ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ. ಇರುವ ಹಣದಲ್ಲಿಯೇ ಕೆಲಸವನ್ನು ಪೂರೈಸಬೇಕಾಗಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ.ವಿ. ಕಕ್ಕಿಲಾಯ.—(ಈ) ಪ್ರಶ್ನೆಗೆ ಉತ್ತರವಾಗಿ ಕಾಮಗಾರಿಯ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ತಗ್ಗಿಸಲು ಅಥವಾ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಮುಂದೂಡಲು ತಾವು ತಿಳಿಸಿದ್ದೀರಿ? ವೆಚ್ಚ ತಗ್ಗಿಸಿ ಕಾಮಗಾರಿ ಕೆಲಸವನ್ನು ಪೂರೈಸುವುದಕ್ಕೆ ಆದೇಶ ಕೊಡುತ್ತೀರಾ?

ಶ್ರೀ ಎಚ್.ಎಂ. ಚೆನ್ನಬಸಪ್ಪ.—ಮೊದಲು ಲೈನ್ ಎಸ್ಟಿಮೇಟ್ ಮಾಡಿ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕಳಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಆದರಂತೆ ಅವರು ಹಣ ಒದಗಿಸಿದರು. ಆದರೆ ತಮ್ಮ ಕ್ಷೇತ್ರ ಯಾವ ರೀತಿ ಇದೆ ಎಂಬುದು ತಮಗೇ ಗೊತ್ತು. ಡೀಟೈಲ್ ಎಸ್ಟಿಮೇಟ್ ಮಾಡುವ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಗ್ರೇಡಿಯಂಟ್ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿ ಬಂದದ್ದರಿಂದ, ಕ್ರಾಸ್-ಡ್ರೈನೇಜ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಜಾಸ್ತಿಯಾದ್ದರಿಂದ, ಹೀಗೆ ಹಲವಾರು ತಾಂತ್ರಿಕ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಆಂದಾಜು ಜಾಸ್ತಿಯಾಯಿತು. ಹೆಚ್ಚುತ್ತು, ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ೨೫ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಗಿಂತ ಜಾಸ್ತಿ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಈಗ ಉಳಿದಿರುವ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮುಂಗಿಸಲು ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಹಣದ ಕೊರತೆ ಇರುವುದರಿಂದಲೂ ಮತ್ತು ಇದಕ್ಕಿಂತಲೂ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾದ ವಿಷಯಗಳಿಗೆ ಜರೂರು ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿರುವುದರಿಂದಲೂ, ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ಆ ಕಾಮಗಾರಿ ಕೆಲಸವನ್ನು ತಡೆಹಿಡಿಯಲಾಗಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ.ವಿ. ಕಕ್ಕಿಲಾಯ.—ಮೊದಲು ಏನು ಅಲೈನ್‌ಮೆಂಟ್ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತೋ ಅದರಂತೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡದೆ ಅದನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಿದ್ದರಿಂದ ಖರ್ಚು ಹೆಚ್ಚಾಯಿತು. ಈ ಕೆಲಸವನ್ನು ಅದಷ್ಟು ಬೇಗ ಪೂರೈಸುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಏನಾದರೂ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಯೇ?

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಂ. ಚೆನ್ನಬಸಪ್ಪ.—ತಾಂತ್ರಿಕ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಅಲೈನ್‌ಮೆಂಟ್‌ನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಿದರೆ ಅದನ್ನು ನಾವು ಬೇಡ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಸಬೇಕಾದರೆ ಕೆಲವು ತಾಂತ್ರಿಕ ತೊಂದರೆಗಳು ಬರುವುದು ಸಾಮಾನ್ಯ. ಆದರಂತೆ ಅಲೈನ್‌ಮೆಂಟ್ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿ ಬಂತು. ಈಗ ಇನ್ನೂ ೨೫ ಲಕ್ಷದ ಮೇಲೆ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಕೆಲಸ ಮುಗಿಸಲು ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹಣ ಒದಗಿದಂತೆ ಈ ಕೆಲಸವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಪೂರೈಸುತ್ತೇವೆ.